

18 de agosto de 2026

1

Fracking requiere contratos más ágiles con Pemex: expertos

Los actuales contratos mixtos que la estatal petrolera firma con socios privados tienen demasiadas cláusulas que entorpecerían la dinámica de explotación de los recursos shale, consideran especialistas.

Para la explotación de los hidrocarburos no convencionales de México, particularmente del gas mediante fracking, se necesitan contratos más sofisticados, flexibles, claros y con una separación real de la dinámica presupuestal de la Hacienda pública y Petróleos Mexicanos (Pemex) o de lo contrario no habrá interés de las empresas con experiencia que puedan aterrizar con éxito los planes respecto a estos recursos, aseguraron expertos.

Antonio De Lisi, socio del despacho legal Pérez-Llorca en el área de Proyectos, Energía e Infraestructura, explicó a El Economista que hasta ahora y por la historia del sector en el país no hay una cultura contractual que dé claridad sobre el verdadero potencial de los recursos, porque los desarrollos masivos requieren mecanismos flexibles para la toma de decisiones operativas que cambian constantemente en una dinámica muy diferente a la que se conoce en los grandes yacimientos convencionales que ha explotado la petrolera del Estado durante décadas.

"Si se piensa utilizar los contratos mixtos que está firmando Pemex, no será necesariamente bueno ni la mejor vía y se podría retrasar o incluso frenar el éxito de la estrategia de no convencionales, por no tener el marco contractual adecuado", aseguró.

Además de cláusulas que permitan ajustes en los tiempos comprometidos, los acuerdos que establezca el Estado a través de Pemex con las empresas socias de los proyectos deberán prescindir de topes de recuperación de costos - aspecto básico en la explotación de recursos convencionales.

Porque los gastos varían constantemente a lo largo de la vida de los proyectos de shale y se necesita un marco de confianza que garantice que no se frenarán las actividades por cuestiones administrativas.

Según él, hay interés de la industria en cómo avanza el proceso, pero no es apetito por los hidrocarburos no convencionales en general del país, sino por activos específicos con geologías que ya cuentan con estudios más elaborados, y los mejores socios no son precisamente las grandes empresas o majors cuya carga administrativa y de corporación entorpecería las campañas de perforación, cuando de hecho lo que se requiere es agilizar los procedimientos, incluso por encima de la burocracia de Pemex.

El gobierno también deberá ajustar el marco normativo para la tramitología que será parte de la actividad alrededor de los no convencionales, dijo el experto, ya que no sólo se requiere un contrato sino múltiples autorizaciones y permisos en distintos niveles de gobierno que si no se ejecutan con una coordinación clara, causarán posibles pérdidas en los negocios.

Ramses Pech, de Grupo Caraiva, consideró que la certeza jurídica blindada es otro pilar para que avancen estos proyectos, ya que se requieren cláusulas de estabilidad, arbitraje internacional y protección frente a cambios retroactivos de ley. Sin esto, el costo de capital no bajará y los fondos de infraestructura no participarán, dijo.

El modelo propuesto por el analista contempla contratos largos, de 20 a 30 años, y un fideicomiso de pago aislado, que garantiza la solvencia de Pemex como contraparte. Esto reduce el riesgo de pago, uno de los mayores obstáculos actuales.

"Los contratos actuales de Pemex fueron diseñados para otra realidad. La fórmula propuesta —licencia híbrida con regalía deslizante, recuperación flexible, estabilidad jurídica y pago garantizado— permite detonar el gas no convencional sin perder soberanía ni endeudar al Estado", aseguró. El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

18 de agosto de 2026

2

Precio del petróleo cierra la semana con alza de más de 5%

Por el Estrecho de Ormuz pasaba el 20% del petróleo y gas natural que se vende en el mundo.

Los futuros del petróleo subieron más de 1 dólar por barril el viernes debido a los ataques a petroleros y a la falta de avances en un acuerdo de paz entre la administración del mandatario Donald Trump y los líderes de Irán.

Los futuros del crudo marcado en Europa, el Brent cerraron a 88.52 dólares el barril, con un alza de 1.45 dólares, o 1.67 por ciento.

Los futuros del crudo West Texas Intermediate (WTI) de Estados Unidos, petróleo referencial en América, finalizaron a 82.40 dólares, con un alza de 1.15 dólares, o 1.42 por ciento.

El precio del Brent y el WTI registraron ganancias semanales del 5.95% y 5.42%, respectivamente.

Por su parte, el viernes la mezcla mexicana de exportación, crudo que exporta Petróleos Mexicanos (Pemex) ganó 1.44% a 78.22 dólares el barril. En la semana subió 7.31% el valor de la canasta de diversos crudos que exporta México.

Andrew Lipow, presidente de Lipow Oil Associates dijo que “podría llegar un día de ajuste de cuentas si el tráfico en el Estrecho de Ormuz sigue restringido, por donde transita el 20% del suministro mundial”.

Comentó que “los precios del petróleo pueden estar en 80 dólares el barril, pero los del diésel están en 180 dólares el barril y los de la gasolina en 130 dólares el barril, y eso es lo que está afectando al consumidor”.

El jueves, Estados Unidos declaró que podría mantener indefinidamente el bloqueo naval a Irán y aumentar la presión económica sobre Teherán en respuesta al estancamiento de las conversaciones de alto al fuego.

El conflicto comenzó el pasado 28 de febrero, fecha en que Estados Unidos atacó Irán y esa nación islámica, en represalia cerró el paso a los buques petroleros por el Estrecho de Ormuz.

“Estén atentos a más anuncios esta semana, porque vamos a aplicar medidas nunca antes vistas en la historia del aislamiento económico de un país”, dijo el secretario del Tesoro, Scott Bessent, en el programa “Rob Schmitt Tonight” de Newsmax.

Tráfico se ralentiza

Debido a las disputas entre Estados Unidos e Irán por el control del Estrecho de Ormuz, el tráfico marítimo a través del canal cayó por debajo del promedio mensual.

Antes de que comenzaran los ataques estadounidenses e israelíes contra Irán a finales de febrero, el estrecho gestionaba aproximadamente una quinta parte del suministro mundial de petróleo y gas natural licuado en el mundo.

Dos buques de la compañía petrolera estatal Abu Dhabi National Oil Company fueron atacados mientras transitaban por el estrecho el jueves, según informó la agencia estatal de noticias de los Emiratos Árabes Unidos, WAM, un incidente que el gobierno emiratí condenó como un ataque iraní.

“Ese es el titular que hizo subir los precios: Ataque a buques cisterna”, dijo Phil Flynn, analista sénior de Price Futures Group.

Las exportaciones de petróleo crudo desde la terminal rusa de Sheskhari, en el puerto ruso de Novorossiysk, en el Mar Negro, fueron suspendidas el viernes tras un ataque con drones, según informaron tres fuentes familiarizadas con el asunto, lo que agrava las interrupciones en uno de los principales puntos de exportación del país.

Flynn afirmó que el ataque ucraniano al puerto de Novorossiysk también estaba provocando un aumento de los precios.

Si bien la oferta en Medio Oriente es limitada, las previsiones de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) apuntan a un menor crecimiento de la demanda y las reservas de crudo de Estados Unidos registraron su mayor aumento semanal en más de tres años y medio.

“Los informes de la AIE y la EIA fueron bastante reveladores. El almacenamiento se está comportando mucho mejor de lo que se temía, lo que debería hacer bajar los precios del petróleo”, dijo Norbert Rucker, jefe de Economía e Investigación de Próxima Generación en Julius Baer, refiriéndose a la Agencia Internacional de Energía y la Administración de Información Energética de Estados Unidos. El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

18 de agosto de 2026

3

CFE pierde 63,000 líneas por portabilidad en 7 meses; 77% terminan en Telcel y BAIT

La paraestatal solamente recibió 7,347 números mediante la portabilidad entre enero y julio de 2026, frente a las 63,025 líneas telefónicas que la abandonaron para irse con otros operadores, principalmente hacia Telcel y BAIT.

La incursión de la **Comisión Federal de Electricidad (CFE)** en la telefonía e Internet móviles enfrenta un fenómeno que comienza a notarse en los registros de la [Portabilidad Numérica](#), porque los usuarios que alguna vez confiaron su número en la empresa del Estado, ahora están llevándoselos en masa hacia otros operadores.

Entre enero y julio de 2026, un total de 63,025 números telefónicos salieron de CFE mediante la portabilidad, mientras que apenas 7,347 llegaron desde otras compañías, de acuerdo con información de la [Comisión Reguladora de Telecomunicaciones](#) (CRT).

El resultado dejó para CFE un saldo neto negativo de 55,678 números en sólo siete meses, una tendencia que contrasta con los datos observados de apenas dos años atrás, cuando la paraestatal presentaba una fuerte captación de números móviles.

Los datos muestran además hacia dónde están migrando esos usuarios, pues **Telcel recibió 28,211 números provenientes de CFE** entre enero y julio de 2026, equivalente a 44.8% de todas las líneas que abandonaron al operador estatal.

El segundo gran beneficiario fue **BAIT, de Walmart, que recibió 20,290 números procedentes de CFE**, alrededor de 32.2% del total.

Esto significa que Telcel y BAIT concentraron juntos el 77% de las líneas que salieron de CFE mediante la portabilidad durante los primeros siete meses de 2026.

Más claro: En los primeros siete meses de 2026, por cada número que CFE recibió mediante portabilidad, 8.6 números salieron de su operación hacia otra compañía, y Telcel y BAIT están capturando la mayor parte de ese flujo.

Movistar fue el tercer receptor, con 5,411 números; seguido de AT&T, con 3,223; luego por Megacable, con 1,218, y después por Izzí Telecom, con 1,040 líneas.

Jesús Romo, research director en GlobalData, explicó que las cifras muestran un cambio de tendencia muy marcado para la estatal: Después de alcanzar en 2024 casi tres millones de líneas activas y alrededor del 2% del mercado móvil, CFE pasó de ser receptor a donador neto en portabilidad.

Desde el segundo trimestre de 2025 acumula cinco trimestres consecutivos con saldo negativo, una señal de que su oferta o la percepción del servicio enfrentan dificultades para retener usuarios, estimó.

La premisa de Romo se confirma cuando se que el comportamiento de la compañía en portabilidad resulta más significativo cuando se observa la evolución histórica con los datos de CFE. CFE ya aparecía como operador donador y receptor en la base de portabilidad desde diciembre del año 2022.

Durante el año 2023, la estatal eléctrica recibió 16,447 números procedentes de otras compañías y cedió únicamente 2,725, para terminar ese año con un saldo positivo de 13,722 números portados.

Y la expansión se aceleró notablemente durante el año 2024, de acuerdo con la información presentada por la Comisión Reguladora de Telecomunicaciones.

En ese año, 137,240 números fueron portados desde otros operadores hacia CFE, mientras que 19,918 hicieron el recorrido inverso. El saldo fue favorable para la estatal en 117,322 números.

Pero la tendencia cambió durante el año 2025, luego de que CFE recibió 29,663 números mediante la portabilidad durante ese año y perdió 57,732 hacia sus competidores, dejando por primera vez un saldo anual negativo de 28,069 números que se fueron a otras compañías.

El deterioro continuó en los primeros siete meses del año 2026. Así, de enero a julio, los 63,025 números que abandonaron CFE ya superaron todos los 57,732 registrados durante los 12 meses del año 2025.

La diferencia es todavía más evidente en términos trimestrales, de acuerdo con los datos de la CRT que después de casi un año comienzan a ser públicos.

Durante el primer trimestre de 2025 salieron de CFE 11,216 números. En el mismo periodo de 2026 fueron 45,090, un crecimiento de 302 por ciento.

Al mismo tiempo, los números que CFE logró atraer mediante portabilidad cayeron de 15,552 en el primer trimestre de 2025 a sólo 4,318 en el mismo periodo de 2026, una reducción de 72.2 por ciento.

La incursión de CFE en las telecomunicaciones nació con una lógica distinta de la que guía a los operadores comerciales.

[CFE Telecomunicaciones e Internet para Todos fue creada en 2019](#) con el propósito de prestar servicios de telecomunicaciones sin fines de lucro y conformar una red pública que permitiera conectar a poblaciones donde esos servicios no estaban disponibles.

El propio diagnóstico gubernamental reconocía que las zonas de baja densidad poblacional, bajos ingresos y alejadas de la infraestructura existente resultaban poco atractivas económicamente para los operadores privados.

La estrategia posteriormente incorporó telefonía y datos móviles, además del despliegue de infraestructura y puntos gratuitos de Internet.

En febrero de 2025, la CFE reportó 3,824 torres de comunicación habilitadas, **108,607 puntos de Wi-Fi gratuito** y 27,284 kilómetros de fibra óptica desplegados. Y la infraestructura soportaba también la oferta de telefonía móvil de la empresa. El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

18 de agosto de 2026

Apagones en Playa del Carmen: 4 vecinos protestan y anuncian nuevas subestaciones

Habitantes de la zona norponiente reportan más de 20 interrupciones desde marzo, algunas cercanas a las 24 horas; la CFE anunció nuevas obras para reforzar la infraestructura eléctrica.

Los **apagones recurrentes en Playa del Carmen** han generado molestia entre los vecinos de la zona norponiente, que desde marzo de este año reportan más de 20 interrupciones del servicio eléctrico, algunas de hasta casi 24 horas.

Solo en la primera quincena de agosto se registraron al menos siete cortes. Las colonias y fraccionamientos más afectados son **Misión de las Flores, Xcacel, Paseos de Sisal, Villas del Sol, Almazara, Palmas y Ejido Norte**.

El problema ha provocado protestas, bloqueos de avenidas y quejas formales ante la Comisión Federal de Electricidad (CFE). Los habitantes señalan que la infraestructura eléctrica no ha crecido al mismo ritmo que la demanda, impulsada por el desarrollo urbano y comercial de la zona.

Durante la audiencia pública "La Voz del Pueblo", encabezada por la gobernadora Mara Lezama Espinosa en Villas del Sol, representantes de al menos ocho fraccionamientos exigieron una solución definitiva. La mandataria dialogó con ellos y pidió a la CFE acelerar las acciones.

El gerente peninsular de la CFE, Héctor Aguilar, reconoció que el problema no se resuelve de un día para otro, pero anunció tres acciones concretas: la próxima construcción de una nueva subestación eléctrica, la entrada en operación en aproximadamente cuatro meses de otra ubicada en el fraccionamiento La Guadalupana, y el refuerzo de trabajos de mantenimiento y modernización de la red en Playa del Carmen.

Además, la **gobernadora Mara Lezama** informó que el gobierno del estado trabaja con la Secretaría de Energía (Sener) para atraer tres proyectos de inversión en energías limpias, con el objetivo de reforzar el suministro y evitar los apagones durante la temporada de calor.

"Vienen tres inversiones que nos están detallando Sener, más lo que trae la Comisión Federal de Electricidad", señaló la mandataria. Agregó que el propósito es que la inversión federal se ejecute en tiempo y forma para evitar los bajones de energía en las épocas de mayor consumo.

Como parte de los acuerdos con los vecinos, se **instalaron mesas de trabajo cada 15 días** para dar seguimiento a los avances. La primera está programada para el 31 de agosto.

Los vecinos también solicitaron frenar la autorización de nuevos proyectos de alto consumo hasta que la red tenga capacidad suficiente El Economista

Secretario de Energía de EU hablará con refinerías para impulsar la producción y bajar los precios

El secretario de Energía de Estados Unidos, Chris Wright, afirmó el lunes se reunirá más tarde en el día con las refinerías nacionales para estudiar formas de impulsar la producción de combustible, en un intento por reducir los precios de la gasolina, que se mantienen obstinadamente altos a raíz de la guerra contra Irán.

El secretario de Energía de Estados Unidos, Chris Wright, afirmó este lunes se reunirá más tarde en el día con las **refinerías nacionales** para estudiar formas de impulsar la producción de combustible, en un intento por reducir los precios de la gasolina, que se mantienen obstinadamente altos [a raíz de la guerra contra Irán](#).

Las refinerías estadounidenses están funcionando a pleno rendimiento, ya que los elevados precios del combustible han aumentado los márgenes.

"Las refinerías estadounidenses están funcionando a niveles récord, pero tenemos refinerías en Oriente Medio que han reducido su actividad", dijo Wright a la prensa. "Hablaré con varias refinerías estadounidenses sobre qué podemos hacer desde el Gobierno para ayudarles a aumentar aún más su producción".

En declaraciones realizadas en una **explotación petrolífera de Exxon Mobil en Midland (Texas)**, Wright afirmó que aumentar la producción de las refinerías en Estados Unidos y en otros lugares es la clave para reducir los precios de la gasolina.

Los [elevados precios en las gasolineras](#) suponen un riesgo político para el presidente **Donald Trump** de cara a las elecciones de mitad de legislatura de noviembre, en las que sus compañeros republicanos intentarán mantener el control de ambas cámaras del Congreso.

El precio medio de la gasolina normal en Estados Unidos supera los 4.06 dólares por galón, según la asociación de automovilistas AAA, lo que supone un aumento de más de un dólar con respecto al año pasado.

Trump dijo el viernes en un mitin político en Nueva York que merecía la pena pagar "un poquito más por la gasolina" para garantizar que "un país muy malvado" no pueda hacerse con un arma nuclear, una de las razones que ha esgrimido para justificar la guerra.

Wright afirmó que Trump está pidiendo a los estadounidenses que "tengan paciencia con él", ya que el mundo no puede permitirse que Irán posea un arma nuclear. El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

18 de agosto de 2026

5

México puede ser líder en electromovilidad, pero sin el interés del gobierno el camino no será fácil

Entrevistamos a Eugenio Grandio, presidente de Electromovilidad Asociación, para entender el desarrollo y expansión de la electrificación en México y lo que le espera al país.

La **electrificación del automóvil** es una de esas tendencias que no se detienen: tras la desaceleración reciente —empujada en buena medida por el giro de Estados Unidos—, el mercado se estabilizó y volvió a ganar terreno en Europa y Asia. En **México** también está pasando, pero a un ritmo desigual y por razones que tienen más que ver con la política pública que con la tecnología.

Para entender en qué punto estamos rumbo a 2030, hablamos con **Eugenio Grandio, presidente de Electromovilidad Asociación (EMA)**, el organismo que agrupa a fabricantes, operadores de carga y proveedores del sector en el país.

Dónde está México en 2026: 53,430 unidades y poco más del 7% del mercado

De acuerdo con el barómetro de la asociación, en el primer semestre de 2026 se vendieron en México **53,430 vehículos eléctricos, híbridos enchufables y de rango extendido**, 22% más que en el mismo periodo de 2025. De esa cifra, 22,236 unidades fueron 100% eléctricas y 31,063 híbridos enchufables. Contra un mercado total de 754,394 vehículos ligeros —el mejor primer semestre de la historia del país—, eso coloca la electrificación en poco más del **7% del mercado** —sin contar a los híbridos comunes que la asociación no toma en cuenta.

La comparación que duele: Brasil

"El año pasado (2025) acabamos con 3%: Brasil, México e India, que son países muy grandes en desarrollo, con muchas posibilidades, pero también muchos retos", cuenta. "No te voy a hablar de Noruega y el 99% —de adopción que tiene—, pero Brasil ya este año (2026) subió al 10%. Nosotros con dificultad vamos a llegar al 4%."

Su conclusión es directa: "Ya nos estamos quedando atrás, y ya no solo de los países del primer mundo. Ya nos estamos quedando atrás de otros países en desarrollo." Todo en gran medida por una falta de atención hacia el avance de esta tecnología y lo necesario para fomentar su consumo y adopción. Sin que sea necesariamente una imposición.

De tema ambiental a tema geopolítico

Si bien el inicio del paso hacia la electrificación nació de la **necesidad ambiental** de buscar reducir emisiones y fue aceptado por una gran cantidad de participantes en la industria automotriz. Recientemente algunos cambios en las políticas de algunos países que eran protagonistas han causado un retroceso.

Grandio señala: "Recientemente se ha convertido en uno de los temas más importantes para la geopolítica y la política industrial." Eso explica el **frenón estadounidense**: "Se quitaron los incentivos —para facilitar la compra de los autos eléctricos—, pero a la vez, se eliminaron los mandatos que obligaban a los fabricantes a enfocar en desarrollar trenes motrices más eficientes". Por lo que se pierde la motivación en ambos lados de la balanza.

Por el contrario **China**, que "empezó alrededor de 2018 con una electrificación acelerada, ahora ya está en un **50% de vehículos eléctricos e híbridos conectables en su parque vehicular**". De ahí su frase más contundente: "Esto de que —la electrificación—, es el futuro dejó de ser: ya es el presente."

Que algunos países estén entrando de lleno no es una particularidad **local**, en gran medida se ha propiciado por la caída de costos. Es así que ya vemos países que despegaron hacia una adopción más rápida, incluyendo algunos que no tienen las economías más avanzadas: **Brasil con 10%, Tailandia cerca del 40%**, Vietnam e Inglaterra rondando también el 40%.

El fabricar para un solo cliente, un factor de riesgo

México exporta cerca del 80% de su producción automotriz a **Estados Unidos**, justamente el único mercado grande que hoy desacelera. "El gran riesgo es que nos dediquemos a solo venderle coches de combustión al único mercado que sigue sin aumentar su grado de electrificación", advierte. Esto puede alejar a otras empresas que tengan la electrificación como prioridad, pero que por los lazos políticos que tenemos y más, decidan llevar su producción a otro lugar.

Un punto fuerte que Grandio proyecta es que si no se hace algo por **incentivar más producción de estos autos en México**, podríamos quedarnos en el pasado a nivel industrial: "En 30 años resulta que llega otro presidente en Estados Unidos y dice 'full electric'. Mientras tanto nuestra industria prefirió lo de siempre y es arrastrada al retraso por no explorar más alianzas".

A eso se suma el componente chino. Esas marcas han sido muy exitosas en México, pero **no tienen todavía una sola planta de producción en el país** y desde enero de 2026 enfrentan un arancel de **hasta 50%**. Grandio describe una consecuencia poco discutida: "Estamos viendo coches chinos llegar, pero con logos de marcas tradicionales que no pagan arancel utilizando el acuerdo automotriz." El **inventario acumulado** antes del arancel **ha contenido los precios**; qué pasa cuando se agote está por verse. Por otro lado, y cómo mencionamos antes, no se está buscando incentivar la entrada de esas empresas al país, mismas que por ahora han demostrado ser líderes en electrificación y que bien podrían llevar la batuta de la industria completa a futuro.

18 de agosto de 2026

6

Por ejemplo, Stellantis es aliada de Leapmotor, BYD ha trabajado con Daimler, Geely también trabaja con Daimler, Renault y recientemente hasta con Ford, General Motors es aliada clave de SAIC Motors, Grupo Volkswagen tiene lazos con FAW, SAIC Motors y Xpeng, y hasta Nissan colabora con Dongfeng, solo por citar algunos.

El papel del gobierno: lo que sí funcionó y lo que está en riesgo

Los países que se adelantaron, dice, son aquellos donde el gobierno creó mecanismos de adopción. Su ejemplo favorito no es **prohibicionista**: *"Noruega no fue de los países que dijeron 'vamos a prohibir la combustión en 2040'. Crearon un esquema de impuestos en donde cada vez conviene más comprar un coche eléctrico y cada vez conviene menos comprar uno de combustión."* Hoy están en 99% de adopción.

El subsidio directo como el que usó Estados Unidos y que cuando eliminó los 4,000 o 7,500 dólares que ofrecía, tiene un efecto conocido: *"Cuando quitas esos incentivos, desaparece esa demanda."* Con ello queda claro que no solo se trata de ofrecer recortes de costos a través de subsidios, **es necesaria una estrategia completa**.

México nunca tuvo un incentivo catalizador brutal en costos, y eso paradójicamente es una fortaleza. Lo que sí hubo fueron beneficios estructurales: **exención de tenencia, no pagar ISAN y exención de verificación**. Varios están bajo amenaza: un par de estados ya retiraron la exención de tenencia con el argumento de que subsidiar autos eléctricos es subsidiar a las clases altas. *"Pues sí, pero la contaminación la respiramos todos"*, responde. *"Es un argumento no muy bien pensado."*

La propuesta: escalar los beneficios, no eliminarlos

En México se habla de "híbridos y eléctricos" como si fueran lo mismo, cuando difieren en emisiones y en necesidad de infraestructura; en casi todos los países el híbrido tradicional ya no recibe tantos incentivos. La propuesta de la asociación (EMA) es un escalonamiento: **25% del beneficio para un híbrido tradicional, 50% para un híbrido enchufable y 100% para un eléctrico**.

Carga eléctrica: regular un negocio con el manual de las gasolineras

La infraestructura crece —el país cerró junio con **60,934 conexiones de carga públicas** y privadas, **55%** más que un año antes—, pero la regulación va en dirección contraria. Grandio critica las disposiciones de la **Comisión Reguladora de Energía** por su *"visión de controlar la demanda con cuestiones muy poco sofisticadas, como medidores separados y contratos separados, cuando la maravilla de todo este tema eléctrico es que los cargadores están conectados en tiempo real"*.

El problema de fondo, dice, es que se regula con un entendimiento heredado de las gasolineras *"para un negocio totalmente distinto"*. Algo parecido pasa con el reciclaje de baterías: *"Ya queremos empezar a reciclar cuando ni siquiera tenemos todavía baterías en fin de vida útil."*

El mayor problema: México no sabe a dónde va

Si Grandio tuviera que reducir todo a un solo problema, elige la **ausencia de rumbo**: la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica se trabajó y quedó en el limbo, y con ella la meta país.

"Canadá puso una meta de 75% para 2035. Colombia tiene una de 600 mil coches para 2030. Por lo menos saben a dónde van. Nosotros no sabemos a dónde vamos", resume. *"Si no sabemos a dónde queremos ir, tampoco sabemos cuánta energía necesitamos, cuánta infraestructura necesitamos, cuántas emisiones queremos reducir."*

Lo que la industria le pide al gobierno: certeza, no dinero

Suena contraintuitivo viniendo del presidente de la asociación del sector, pero su petición principal **no son más incentivos**. *"Cuando hablo con mis fabricantes y con mis operadores de carga, no me dicen que lo que necesitan es un incentivo. Nada más nos piden certeza. Para saber cuál es la regulación que se aplica, saber que van recibir apoyo suficientemente rápido para ampliar sus redes eléctricas, y que en todos lados las mismas reglas aplican para todos."*

Pone el ejemplo del arancel: *"No tener estas variaciones, como pasar del 0%, al 20 %, al 50% en menos de seis meses, y que luego el coche de la planta de la misma ciudad de China no paga arancel por un acuerdo que lleva 30 años, mientras que aquel que no está asociado con una marca que puede encontrar una laguna a través de un acuerdo, sí recibe un arancel injusto"*.

Su diagnóstico es claro y duro: *"México es un país que habla mucho de electromovilidad, pero invierte y hace poco en electromovilidad."*

La meta a 2030: del 3% al 50%

La ambición que plantea la asociación es llevar la electrificación mexicana **al 50% del mercado para 2030**, aunque Grandio es realista: *"Por lo menos si nos quedamos en un 30%, creo que sería muy bueno."*

Al final del día el mensaje queda claro. Como en muchos ámbitos, **México tiene el potencial y recursos para ser líder a nivel industrial** y hasta en la adopción de nuevas tecnologías, sin embargo, **la inacción del gobierno** ante este tema y el **negarse a explorar nuevas oportunidades** hacen que poco a poco nos quedamos **retrasados** ante gran parte del resto de naciones que a menor o mayor ritmo han entendido qué metas vale la pena perseguir y que límites poner para lograrlas. El Economista

NOTICIAS Y ARTÍCULOS DE LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

18 de agosto de 2026

Productividad factorial total



En el artículo de la semana pasada, “Motores apagados”, apunté que una de las razones por las cuales el crecimiento de la economía ha sido muy bajo es que uno de los elementos que se traducen en una mayor expansión, la inversión tanto pública como privada, está prácticamente apagado.

Como señalé, el gobierno no invierte más porque no tiene cómo financiarla, ya que, además de tener una situación de las finanzas públicas endeble y destinar una inmensa cantidad de recursos para seguir dándole oxígeno a la moribunda Pemex, así como para cubrir los déficits de todas las otras empresas gubernamentales (CFE, Tren Maya, AIFA, Ferrocarril Interoceánico, Mexicana, Litiomex, etcétera), el saldo de los requerimientos financieros del sector público está a tal nivel que el margen para un mayor endeudamiento es prácticamente nulo.

Hay otro factor a considerar: si el sector público destina recursos para financiar proyectos que no cubren el costo de oportunidad social de los fondos públicos, estos tendrían un valor presente social neto negativo, por lo que, en lugar de contribuir a un mayor crecimiento, lo inhibirían. Este es el caso de todos los proyectos caprichosos de López y también serían los ferrocarriles de pasajeros que quiere construir la presidenta Sheinbaum.

Por otra parte, el sector privado no invierte más porque, aunque puede, no quiere. La destrucción del Estado de derecho que han hecho los gobiernos anterior y actual, eliminando la independencia judicial, extinguiendo los órganos autónomos del Estado y modificando la ley de Amparo, prácticamente eliminó la certeza jurídica. En este entorno institucional, el premio de rentabilidad exigido ex ante para invertir se incrementó notablemente y, si el mercado no lo paga, los proyectos no se materializan.

Así, el motor de crecimiento que sería la inversión, pública y privada, no está funcionando. El otro motor de crecimiento es la productividad factorial total. Esta nos dice cuál es aquella parte del PIB que no es explicada por los servicios del capital y de la mano de obra y es un reflejo de qué tan eficiente es la economía utilizando los insumos primarios de producción y de los factores intermedios (materias primas) y es una variable íntimamente ligada a la tecnología que se esté utilizando en los procesos productivos.

En términos dinámicos, el cambio en la productividad factorial total representa aquella fracción del crecimiento del PIB que no es explicada por un aumento del acervo del capital logrado a través de la inversión ni por el aumento de la mano de obra empleada.

En una perspectiva de largo plazo, los aumentos en la productividad factorial total reflejan los cambios tecnológicos en la producción. Y es aquí en donde está el quid del asunto. Para que una economía crezca a tasas elevadas y sostenidas no es suficiente que haya un mayor acervo de capital y un mayor número de trabajadores; se requiere que haya un proceso sostenido de cambio tecnológico que incremente la eficiencia, la productividad de los factores primarios de la producción y es esto lo que permite que aumenten, simultáneamente, las retribuciones reales al capital y a los trabajadores.

Hay otro factor a considerar cuando hablamos de la productividad factorial total y el cambio tecnológico y está relacionado con la mano de obra. Cuando nos referimos al número de trabajadores empleados en la economía es indispensable tomar en consideración no sólo su número sino también, y esto es crucial, el capital humano con el que cuentan, el cual fue acumulado principalmente en el proceso educativo formal, en las escuelas.

La introducción de un cambio tecnológico es un fenómeno disruptivo que requiere, para que sea plenamente incorporado y explotado su potencial, que los trabajadores tengan el capital humano necesario para adaptarse y utilizarlo. De ahí que es notoriamente importante para el crecimiento económico y para la retribución a los trabajadores contar con un sistema educativo que esté enfocado a lograr una alta calidad de la educación impartida por el profesorado y acumulada por el estudiantado, educación que tenga un valor productivo. En México no lo hemos tenido y ahora menos aún con la educación “humanista” de la “nueva escuela mexicana”.

Vayamos a la información. El INEGI estimó la productividad factorial total para el periodo 1991 a 2024 y arroja que en este periodo la tasa promedio de crecimiento de la PFT para toda la economía fue del -0.51%. Por grandes sectores de actividad, la productividad en el sector primario creció a una tasa promedio de 1.85%, en el secundario cayó en promedio en 0.37% y en el terciario cayó en promedio en 0.60 por ciento.

Por otra parte, con datos de Feenrstra et al., Penn World Tables para el periodo 1994 a 2023, con información en términos reales y ajustados por la paridad del poder de compra, tenemos que entre estos años, el periodo TLCAN/T-MEC, la productividad factorial total en Estados Unidos aumentó en 20% y en Canadá en 3%, mientras que en México se contrajo en 20%. Así ni como crecer. El Economista